



# **BUNDESGERICHTSHOF**

## **BESCHLUSS**

Vla ZR 555/21

vom

9. Mai 2022

in dem Rechtsstreit

Der VIa. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 9. Mai 2022 durch die Richterin Dr. Menges als Vorsitzende, die Richterin Dr. Krüger, die Richter Dr. Götz, Dr. Rensen und die Richterin Wille

beschlossen:

Die Parteien werden darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Revision des Klägers gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Bamberg - 5. Zivilsenat - vom 9. November 2021 gemäß § 552a Satz 1 ZPO durch einstimmigen Beschluss auf Kosten des Klägers zurückzuweisen.

Die Parteien erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen ab Zustellung dieses Beschlusses.

Der Streitwert für das Revisionsverfahren wird auf bis 19.000 € festgesetzt.

Gründe:

A.

- 1 Der Kläger nimmt die Beklagte wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Zusammenhang mit der Abgasrückführung auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Der Kläger erwarb im Februar 2014 bei einem Vertragshändler einen SEAT Alhambra Style 2.0 TDI als Fahrzeug mit Tageszulassung zum Preis von 31.300,01 €. Das im Dezember 2013 erstmals auf den Händler zugelassene Fahrzeug wies im Zeitpunkt des Verkaufs an den Kläger eine Laufleistung von 100 Kilometern auf. Es ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet. Der Motor verfügte über eine Steuerungssoft-

ware, die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wurde. In diesem Fall schaltete sie in einen Abgasrückführungsmodus mit einem optimierten Stickoxidausstoß, der die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerts gewährleistete. Im normalen Fahrbetrieb wurde dagegen ein Betriebsmodus aktiviert, der zu einem höheren Stickoxidausstoß führte.

3 Am 22. September 2015 räumte die Beklagte in einer Ad-hoc-Mitteilung und einer Presseerklärung öffentlich die Verwendung der Software in Konzernfahrzeugen mit einem Dieselmotor EA 189 ein. Hierüber wurde in den Medien ausführlich berichtet. In einer weiteren Pressemitteilung vom 29. September 2015 teilte die Beklagte mit, es werde an einer Umrüstung gearbeitet und die betroffenen Kunden würden in den nächsten Wochen und Monaten informiert. Im Jahr 2015 richteten die Beklagte und die SEAT Deutschland GmbH eine Internetplattform ein, auf der Halter durch die Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer die Betroffenheit ihres Fahrzeugs ermitteln konnten. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gab der Beklagten auf, die Software zu beseitigen. Die Beklagte entwickelte ein Software-Update, das im Februar 2017 auf das Fahrzeug des Klägers aufgespielt wurde.

4 Mit seiner im Jahr 2020 eingereichten Klage hat der Kläger die Beklagte auf Erstattung des Kaufpreises und von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten jeweils nebst Zinsen in Anspruch genommen und die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten begehrt. Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten und hat die Einrede der Verjährung erhoben.

5 Das Landgericht hat der Klage teilweise stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht die Klage insgesamt abgewiesen. Mit seiner vom Berufungsgericht wegen der Anwendbarkeit des § 852 BGB beim Gebrauchtwagenkauf zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, begehrt der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

B.

6 Das Berufungsgericht hat angenommen, der Anspruch des Klägers aus § 826 BGB sei nicht durchsetzbar, weil er verjährt sei. Die dreijährige Verjährungsfrist habe spätestens mit Ablauf des Jahres 2016 begonnen. Der Kläger habe nach eigenen Angaben jedenfalls im Jahr 2016 Kenntnis von dem sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen erlangt. Noch in diesem Jahr habe sich ihm aufgrund der von der Beklagten seit September 2015 verbreiteten Informationen und der fortwährenden Medienberichterstattung die konkrete Betroffenheit seines Fahrzeugs aufdrängen müssen. Dass er gleichwohl bis Ende 2016 keine Nachforschungen angestellt habe, sei aufgrund der öffentlich verbreiteten möglichen Konsequenzen für die Fahrzeughalter schlechterdings unverständlich und daher als grob fahrlässig zu bewerten. Die Erhebung der Verjährungseinrede sei nicht rechtsmissbräuchlich.

7 Dem Kläger stehe auch kein Restschadensersatzanspruch nach §§ 826, 852 Satz 1 BGB zu, weil die Beklagte durch den Verkauf des Gebrauchtfahrzeugs an den Kläger nichts erlangt habe. Der Vermögenszuwachs bei der Beklagten als Herstellerin des Motors sei bereits durch den Verkauf des Fahrzeugs seitens dessen Herstellerin an den Händler endgültig eingetreten. Hierdurch habe die Fahrzeugherstellerin gegen den Händler einen Anspruch auf Zahlung des vereinbarten Kaufpreises erlangt, der von der Weiterveräußerung durch den Händler unabhängig gewesen sei. Ab diesem Zeitpunkt sei es für die wirtschaftliche Lage der Herstellerin irrelevant gewesen, ob der Händler das Fahrzeug an einen Endkunden weiterveräußert oder nicht. Da der Händler das Fahrzeug auf sich zugelassen und anschließend genutzt habe, sei das Absatzrisiko von der Herstellerin auf ihn übergegangen.

C.

8 Die uneingeschränkt statthafte (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21, juris Rn. 8 f.; Urteil vom 21. März 2022 - VIa ZR 275/21, WM 2022, 745 Rn. 7) und auch im Übrigen zulässige Revision ist gemäß § 552a

Satz 1 ZPO durch Beschluss zurückzuweisen, weil die Voraussetzungen für ihre Zulassung nicht vorliegen und sie keine Aussicht auf Erfolg hat.

9

I. Ein Grund für die Zulassung der Revision liegt nicht (mehr) vor. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch ist eine Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich (§ 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO). Die Rechtsfrage der Anwendbarkeit des § 852 BGB in einer Sachverhaltskonstellation wie der vorliegenden, die das Berufungsgericht zur Zulassung der Revision veranlasst hat, ist durch die nach Erlass des Berufungsurteils ergangenen Urteile des Bundesgerichtshofs vom 10. Februar 2022 (VII ZR 365/21, VII ZR 679/21 und VII ZR 717/21) und vom 21. März 2022 (VIa ZR 275/21) geklärt.

10

II. Die Revision hat keine Aussicht auf Erfolg. Das Berufungsgericht hat zu Recht angenommen, dass der Kläger weder die Rückabwicklung des Kaufvertrags oder die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten noch die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten verlangen kann, weil ihm kein durchsetzbarer Anspruch auf Schadensersatz zusteht.

11

1. Die Annahme des Berufungsgerichts, dass der Schadensersatzanspruch des Klägers aus § 826 BGB bei Einreichung der Klage im Jahr 2020 verjährt war, hält der revisionsrechtlichen Überprüfung stand. Das Berufungsgericht ist rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass die dreijährige Verjährungsfrist des § 195 BGB gemäß § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB mit Ablauf des Jahres 2016 begonnen hat.

12

a) In Fällen der vorliegenden Art genügt es gemäß § 199 Abs. 1 BGB für den Beginn der Regelverjährung des § 195 BGB, dass der geschädigte Fahrzeugkäufer Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis von dem sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen, von der konkreten Betroffenheit seines Fahrzeugs und von der Relevanz dieser Betroffenheit für seine Kaufentscheidung hat, wobei der letztgenannte Umstand nicht gesondert festgestellt werden muss, sondern naturgemäß beim Geschädigten vorhanden ist (vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 - VI ZR 739/20, NJW 2021, 918 Rn. 20 ff.; Urteil vom 21. Dezember

2021 - VI ZR 212/20, VersR 2022, 393 Rn. 14; Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 365/21, juris Rn. 17; Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21, juris Rn. 17; Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21, WM 2022, 731 Rn. 36, zur Veröffentlichung bestimmt in BGHZ).

13           b) Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass der Kläger jedenfalls im Jahr 2016 Kenntnis von dem im September 2015 an die Öffentlichkeit gelangten sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen erlangt hat. Seine Annahme, es sei grob fahrlässig, dass der Kläger sich nicht spätestens im Jahr 2016 Kenntnis von der Betroffenheit seines Fahrzeugs verschafft habe, hält den Angriffen der Revision stand.

14           aa) Die Feststellung, ob die Unkenntnis des Gläubigers von bestimmten Umständen auf grober Fahrlässigkeit beruht, unterliegt als Ergebnis tatgerichtlicher Würdigung nur einer eingeschränkten Überprüfung durch das Revisionsgericht darauf, ob der Streitstoff umfassend, widerspruchsfrei und ohne Verstoß gegen Denkgesetze und Erfahrungssätze gewürdigt worden ist und ob das Tatgericht den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt oder bei der Beurteilung des Grads der Fahrlässigkeit wesentliche Umstände außer Betracht gelassen hat (BGH, Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21, WM 2022, 731 Rn. 42 mwN). Nach diesem Maßstab ist die Würdigung des Berufungsgerichts frei von Rechtsfehlern, die Unkenntnis des Klägers, dass sein Fahrzeug von dem sogenannten Dieselskandal betroffen war, sei spätestens mit Ablauf des Jahres 2016 grob fahrlässig.

15           bb) Grob fahrlässige Unkenntnis im Sinne des § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB liegt vor, wenn dem Gläubiger die Kenntnis fehlt, weil er ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder das nicht beachtet hat, was jedem hätte einleuchten müssen. Ihm muss persönlich ein schwerer Obliegenheitsverstoß in seiner eigenen Angelegenheit der Anspruchsverfolgung vorgeworfen werden können (BGH, Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21, WM 2022, 731 Rn. 39 mwN). Für die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Gläubiger zur Vermeidung

grober Fahrlässigkeit zu aktiven Ermittlungen gehalten ist, kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an. Das Unterlassen von Ermittlungen ist nur dann als grob fahrlässig einzustufen, wenn es aufgrund konkreter Umstände aus der Sicht eines verständigen und auf seine Interessen bedachten Geschädigten als unverständig erscheint. Für den Gläubiger müssen konkrete Anhaltspunkte für das Bestehen eines Anspruchs ersichtlich sein und ihm muss sich der Verdacht einer möglichen Schädigung aufdrängen, ohne dass er zur weiteren Aufklärung des Sachverhalts auf der Hand liegende Informationsquellen nutzt, die weder besondere Kosten noch nennenswerte Mühe verursachen (BGH, Urteil vom 21. Februar 2022, aaO, Rn. 41 mwN).

16 cc) Von diesen Grundsätzen ist das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen und hat es rechtsfehlerfrei für grob fahrlässig gehalten, dass der Kläger nicht bis Ende des Jahres 2016 die Betroffenheit seines Fahrzeugs ermittelt hat.

17 (1) Das Berufungsgericht hat angenommen, aufgrund der von der Beklagten seit September 2015 öffentlich verbreiteten, sich auch auf die Marke SEAT beziehenden Informationen und der ausführlichen Medienberichterstattung habe sich dem Kläger aufdrängen müssen, dass sein Fahrzeug von dem sogenannten Dieselskandal betroffen sein könnte. Die Revision wendet erfolglos ein, das Berufungsgericht habe weder festgestellt, dass über die Betroffenheit von Fahrzeugen auch der Marke SEAT nicht nur beiläufig oder kurzzeitig berichtet worden sei, noch, dass für den Kläger mit Blick auf die Gesamtproduktion der Beklagten ein mehr als nur geringes Risiko für seine persönliche Betroffenheit bestanden habe. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts waren die dem Kläger zur Kenntnis gelangten öffentlichen Informationen nicht auf bestimmte Fahrzeuge der Marke VW beschränkt, sondern bezogen sich einschränkungslos auf sämtliche Konzernmarken. Unter diesen Umständen begegnet die Annahme des Berufungsgerichts, für den Kläger habe der Argwohn nahegelegen, auch sein Fahrzeug könnte von dem sogenannten Dieselskandal erfasst sein, keinen rechtlichen Bedenken.

18 (2) Aus Rechtsgründen ebenfalls nicht zu beanstanden ist die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger hätte zur Vermeidung des Vorwurfs grober Fahrlässigkeit im Jahr 2016 Nachforschungen anstellen müssen, ob sein Fahrzeug mit der Manipulationssoftware ausgestattet war. Das Berufungsgericht hat es wegen der im September 2015 aufgedeckten Manipulationen sowie der seitdem für die Halter der betroffenen Fahrzeuge drohenden und publizierten erheblichen Folgen einer Betriebsstilllegung oder eines vorzunehmenden Software-Updates im Eigeninteresse eines Halters als dringend geboten erachtet, dass er sich über die Betroffenheit seines Fahrzeugs durch Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer auf der dafür eingerichteten Internetseite oder durch eine Anfrage bei dem SEAT-Kundenservice oder einem SEAT-Händler selbstständig informierte. Dabei hat es angenommen, dass die anfängliche Mitteilung der Beklagten, auf die betroffenen Fahrzeughalter zugehen zu wollen, einen im Jahr 2016 noch nicht informierten Halter nicht von den im eigenen Interesse dringend gebotenen Nachforschungen entband. Diese Beurteilung lässt keinen Rechtsfehler erkennen.

19 Die Revision wendet erfolglos ein, mit Blick auf die öffentliche Ankündigung der Beklagten, sich an die betroffenen Fahrzeugkäufer zu wenden, habe der Kläger im Jahr 2016 vertretbar in Erwägung ziehen können, mangels Rückmeldung der Beklagten bei ihm sei sein Fahrzeug nicht von dem sogenannten Dieselskandal betroffen. Der Umstand, dass ein Geschädigter entgegen der allgemeinen Ankündigung der Beklagten, die Halter zu informieren, im Jahr 2016 kein Anschreiben erhalten hat, begründete kein berechtigtes Vertrauen darauf, dass sein Fahrzeug nicht betroffen sei (BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 679/21, juris Rn. 32). Die Revision räumt ein, dass die unterbliebene Benachrichtigung des Klägers im Jahr 2016 auch auf einer Verzögerung des Informationsflusses beruhen konnte. Dann aber hat es das Berufungsgericht wegen der drohenden erheblichen Konsequenzen zu Recht als unverständlich angesehen, dass sich der Kläger nicht im Jahr 2016 vergewissert hat, ob sein Fahrzeug mit der Manipulationssoftware ausgestattet war.

20 (3) Ebenfalls vergeblich macht die Revision geltend, aufgrund der allgemeinen Kenntnis des Klägers von dem sogenannten Dieselskandal erst im Jahr 2016 seien seine unterbliebenen Nachforschungen frühestens ab Ende 2017 als grob fahrlässig anzusehen.

21 Der Bundesgerichtshof hat angenommen, dass ein Geschädigter ausgehend von seiner im Jahr 2015 gegebenen allgemeinen Kenntnis vom Dieselskandal - unter Berücksichtigung des erheblichen Zeitablaufs - jedenfalls bis Ende 2016 Veranlassung hatte, die Betroffenheit seines Fahrzeugs zu ermitteln (BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 679/21, juris Rn. 30 ff.; Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 692/21, juris Rn. 30; Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21, WM 2022, 731 Rn. 43 ff.). Diese Beurteilung lässt nicht den Schluss zu, das Zuwarten eines Geschädigten sei stets nicht vor Ablauf eines Jahres seit seiner Kenntnis von dem sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen als grob fahrlässig zu bewerten. Dementsprechend hat der Bundesgerichtshof das Zuwarten eines geschädigten Käufers, der im Jahr 2015 von dem sogenannten Dieselskandal im Allgemeinen Kenntnis erlangt hatte, zumindest bis Ende desselben Jahres nicht als grob fahrlässig erachtet (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 396/21, juris Rn. 27). Da die ab September 2015 öffentlich verbreiteten Informationen und Ankündigungen der Beklagten bereits erhebliche Zeit zurücklagen, als sie dem Kläger im Jahr 2016 bekannt wurden, hatte er nach der rechtsfehlerfreien Annahme des Berufungsgerichts im Eigeninteresse dringende Veranlassung, sich noch im Jahr 2016 von dem Einbau der Manipulationssoftware in sein Fahrzeug Gewissheit zu verschaffen.

22 c) Die Annahme des Berufungsgerichts, die Erhebung der Verjährungseinrede sei nicht wegen Rechtsmissbrauchs (§ 242 BGB) unbeachtlich, wird von der Revision hingenommen; sie lässt auch keinen Rechtsfehler erkennen (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 692/21, juris Rn. 38 f.; Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 717/21, juris Rn. 32 f.; Urteil vom 21. Februar 2022 - VIa ZR 8/21, WM 2022, 731 Rn. 49 f.).

- 23                    2. Die Revision wendet sich erfolglos dagegen, dass das Berufungsgericht einen Restschadensersatzanspruch des Klägers aus §§ 826, 852 Satz 1 BGB verneint hat. Das Berufungsgericht ist zu Recht der Ansicht des Klägers entgegengetreten, aufgrund der Veräußerung des Fahrzeugs an ihn habe die Beklagte im Sinne des § 852 Satz 1 BGB den Kaufpreis abzüglich der Händlermarge erlangt.
- 24                    a) Bei dem Kauf eines vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung in den Verkehr gebrachten und vom Geschädigten erst später von einem Dritten erworbenen Gebrauchtwagens hat der Hersteller im Verhältnis zum Geschädigten aus dem Fahrzeugverkauf an diesen nichts erlangt, weil er einen etwaigen Vorteil bereits mit dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs als Neuwagen realisiert hat und nicht an einem Verkäufergewinn aus dem Kaufvertrag partizipiert (BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 365/21, juris Rn. 30; Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 717/21, juris Rn. 39). Das gilt erst recht, wenn der Anspruchsgegner lediglich den Motor hergestellt hat, der in das später in Verkehr gebrachte Fahrzeug eingebaut worden ist. In diesem Fall hat er einen wirtschaftlichen Vorteil allenfalls aus der Herstellung und Veräußerung des Motors erlangt. Dass der Motorhersteller die Konzernobergesellschaft des Fahrzeugherstellers ist, führt nicht zu einer anderen Beurteilung (vgl. BGH, Urteil vom 10. Februar 2022 - VII ZR 679/21, juris Rn. 43).
- 25                    Der für § 852 Satz 1 BGB erforderliche unmittelbare oder mittelbare Zusammenhang zwischen dem Vermögensnachteil des Geschädigten und dem Vermögensvorteil des Anspruchsgegners fehlt auch dann, wenn der Geschädigte das Fahrzeug von einem Händler als Neuwagen erworben hat, der Händler das Fahrzeug aber nicht aus Anlass dieses Kaufvertrags bei dem Hersteller bestellt, sondern von ihm vor dem Weiterverkauf auf eigene Kosten und eigenes (Absatz-)Risiko erworben hat (vgl. BGH, Urteil vom 21. März 2022 - VIa ZR 275/21, WM 2022, 745 Rn. 28).

26

b) Von diesen Grundsätzen ist das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen. Es hat angenommen, die den Motor an die Fahrzeugherstellerin veräußernde Beklagte habe aus dem Verkauf des Fahrzeugs an den Kläger keinen wirtschaftlichen Vorteil gezogen, weil der Vermögensvorteil der Herstellerin bereits mit der Veräußerung des Fahrzeugs an den Händler endgültig eingetreten sei, ohne dass sie an den Einnahmen des Händlers aus dem Weiterverkauf an den Kläger partizipiert habe. Dabei hat das Berufungsgericht den Übergang des Absatzrisikos auf den Händler daraus hergeleitet, dass dieser das Fahrzeug im Dezember 2013 auf sich zugelassen und bis zum Weiterverkauf an den Kläger im Februar 2014 genutzt hat. Diese Beurteilung lässt keinen Rechtsfehler erkennen.

Menges

Krüger

Götz

Rensen

Wille

**Hinweis: Das Revisionsverfahren ist durch Revisionsrücknahme erledigt worden.**

Vorinstanzen:

LG Schweinfurt, Entscheidung vom 29.10.2020 - 12 O 402/20 -  
OLG Bamberg, Entscheidung vom 09.11.2021 - 5 U 438/20 -